II ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കൽ

(1) കിള്ളിപ്പാലം മുതൽ കരമനവരെയുള്ള റോഡിന്റെ വീതിക്കുറവുകാരണം ഉണ്ടാകുന്ന ബുദ്ധിമുട്ട്

ശ്രീ. വി. ജെ. തങ്കപ്പൻ : ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി ചീഫ് മിനിസ്റ്ററുടെ ശ്രദ്ധയിൽപെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഞാൻ സംസാരിക്കുന്നത്.

തിരുവനന്തപുരം പട്ടണത്തിലുള്ള തിരുവനന്തപുരത്തിന് തെക്കോട്ട് പോകേണ്ട ആളുകൾക്ക് യാത്ര ചെയ്യേണ്ട ഒരു റോഡാണ് കിള്ളിപ്പാലം മുതൽ കരമനപ്പാലം വരെയുള്ള റോഡ്. അത് നാഷണൽ ഹൈവേ-47-ന്റെ ഭാഗമാണ്. മുമ്പ് ഇത് മഹാരാജാവിന്റെ രാജപാതയായിരുന്നു. പഞ്ചായത്ത് റോഡുകൾക്കുപോലും എട്ട് മീറ്റർ വീതി വേണമെന്ന് ഈ ഗവൺമെന്റ് ശഠിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും ആണ്ടിയിറക്കം മുതൽ കരമനപ്പാലംവരെയുള്ള ഭാഗത്ത് എട്ട് മീറ്റർ വീതിപോലുമില്ല. കെട്ടിടങ്ങളെല്ലാം സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത് റോഡിന്റെ വക്കോട് ചേർന്നാണ്. ആ റോഡിന്റെ സൈഡിൽ നാല് പെട്രോൾ പമ്പുകളുണ്ട്. ഒരു ദിവസം ഏതെങ്കിലുമൊരു ട്രാഫിക് ജാം ഉണ്ടായാൽ, ഒരു ആട്ടോറിക്ഷ കുറുകെ നിൽക്കുകയോ ഒരു ബസ് വരുകയോ ചെയ്താൽ ട്രാഫിക് ജാം ഉണ്ടായിക്കഴിഞ്ഞാൽ മണിക്കൂറുകളോളം യാത്രക്കാർക്ക് അതിലേ കടന്നുപോകാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയുണ്ടാകുന്നു. ട്രാഫിക് ജാം ഉണ്ടാകാത്ത ഒരൊറ്റ ദിവസം പോലുമില്ല. ട്രാഫിക് ജാം ഉണ്ടായാൽ തന്നെ ഒരു മണിക്കൂറെങ്കിലും അത് നിലനിൽക്കുകയും. ആളുകൾക്കോ, ബസ്സുകൾക്കോ, സ്കൂട്ടറുകൾക്കോ അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും പോകാനോ കഴിയാത്ത സ്ഥിതി ഉണ്ടാകുന്നു. ഈ റോഡിൽകൂടി തന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രി ദിവസം രണ്ട് തവണ അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും പോകാറുണ്ട്. അദ്ദേഹവും ഇത് കാണുന്നുണ്ട് എന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം. എത്രയോ വർഷങ്ങളായി ഈ ട്രാഫിക് ജാം ജനങ്ങൾ അനുഭവിക്കുന്നു. തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും കന്യാകുമാരിയിലേക്കും, തമിഴ് നാട്ടിലേക്കും പോകേണ്ട ആളുകൾക്ക് യാത്ര ചെയ്യേണ്ട പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു റോഡാണിത്. അതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ചിന്തിക്കുന്നതുപോലുമില്ല. റോഡ് വീതി കൂട്ടുന്നതിന് പ്രപ്പോസൽ ഉണ്ടാകും. പക്ഷേ അത് എറൊടുത്ത് വീതി കൂട്ടുന്നതിന് കുറെയധികം സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്യേണ്ടി വരും. അതുപോലെ തന്നെ സമാന്തര റോഡ് ഉണ്ടാക്കുന്നതിനും സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്യേണ്ടിവരും. അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചാൽ ഒരു വർഷത്തെ താമസമെങ്കിലുമുണ്ടാകും. ചിലപ്പോൾ എട്ടോ പത്തോ വർഷങ്ങൾ വരെ വേണ്ടിവരും. അതേ സമയം ഒരു ഫ്ളൈ ഓവർ പണിയാനാണെങ്കിൽ രണ്ടോ നാലോ കോടി രൂപ മതിയാകും. നാഷണൽ ഹൈവേ ആയതുകൊണ്ട് പണത്തിന് വലിയ ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടാവുകയില്ല, സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റ് പണം ചെലവാക്കും. അതുകൊണ്ട് സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റിന് സൻമനസ് ഉണ്ടെങ്കിൽ പ്രായോഗികമായ ഒരു സ്കീം തയ്യാറാക്കി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനു അയച്ച്, അവരെ ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്താൻ കഴിഞ്ഞാൽ അതിനാവശ്യമായ സാമ്പത്തിക സഹായം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് തരുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. തിരുവനന്തപുരത്തിന് തെക്കോട്ട് യാത്ര ചെയ്യേണ്ട ആളുകളുടെ ഈ ബുദ്ധിമുട്ട് ഒഴിവാക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി മുഖ്യമന്ത്രി പൊതുമരാമത്ത്വകുപ്പുമന്ത്രി എന്നുള്ള നിലയിൽ പ്രായോഗികമായ മാർഗ്ഗം നിർദ്ദേശിച്ച് അത് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെകൊണ്ട് അംഗീകരിപ്പിച്ച് നടപ്പിലാക്കി ജനങ്ങളുടെ യാത്രാക്ലേശം ഒഴിവാക്കണമെന്ന് വിനീതമായി അപേക്ഷിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഉപമുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. അവുക്കാദർകുട്ടി നഹ) : ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളെല്ലാം ഗവണ്മെൻറിൻെറ ശ്രദ്ധയിൽ മുമ്പുതന്നെ പതിഞ്ഞിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളാണ്. കേവലം ഒരു കിലോമീറർ ദൂരം മാത്രമാണെങ്കിലും കിള്ളിപ്പാലം മുതൽ കരമനപ്പാലംവരെയുള്ള റോഡിൻെറ വീതി കുറവും ഗതാഗതത്തിലുള്ള അസൗകര്യങ്ങളുമെല്ലാം ഗവൺമെൻറിൻെറ ശ്രദ്ധയിൽ പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇതിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതിയുടെ കൂട്ടത്തിൽ ഈ കാര്യവും ഗവൺമെൻറ് ആലോചിക്കുകയുണ്ടായി. ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് 'നാറ്റ് പാക്ക്' പരിശോധന നടത്തുകയും അവർ ചില നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഗവൺമെൻറിൻെറ മുമ്പാകെ സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇത് നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ ഭാഗമാണെന്ന് ഇന്ന് പറയാമെങ്കിലും അർബൻ ലിങ്കിന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെൻറിൽ നിന്ന് വേണ്ടത്ര സഹായം കിട്ടുകയില്ല എന്നുള്ള വസ്തുത ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ മനസ്സിലാക്കിയിരിക്കും എന്നാണ് എൻെറ വിശ്വാസം. ഇതിൻെറ മെയിൻറനൻസിൻെറ ചെറിയൊരു ഭാഗം മാത്രമാണ് സെൻട്രൽ ഗവൺമെൻറ് സഹായധനമായി തരുന്നത്. ബാക്കി മുഴുവൻ നമ്മുടെ ഗവൺമെൻറ് തന്നെ വഹിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതുമാത്രമല്ല, നെയ്യാറിൻകര ബൈപാസ് പണി തീർന്നുകഴിഞ്ഞാൽ ഈ ഭാഗം നാഷണൽ ഹൈവേ നല്ലതായിത്തീരും. അപ്പോൾ സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെൻറിൻെറ ബാദ്ധ്യത എന്നുള്ള നിലയിൽ ഇതിൻെറ മുഴുവൻ ചിലവും സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെൻറുതന്നെ വഹിക്കണമെന്നുള്ള നില വരുന്നതാണ്. ബൈപാസ് നിലവിലുള്ളപ്പോൾ അർബൻ ലിങ്കിനുവേണ്ടി സഹായം വേണമെന്ന് കേന്ദ്രത്തോട് അപേക്ഷിച്ചാൽ കിട്ടുകയില്ലായെന്നാണ് ഞങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്. അതിൻെറ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അത് പ്രായോഗികമല്ല. 'നാറ്റ് പാക്ക്' ഏകദേശം 45 ലക്ഷം രൂപ ചെലവുവരുന്ന ഒരു പദ്ധതി നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആ പദ്ധതിക്ക് അന്തിമരൂപം നൽകി സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെൻറിനെ തന്നെ നടപ്പിലാക്കണം എന്നുള്ള ഉദ്ദേശത്തോടുകൂടിയാണ് ഇന്ന് ഗവൺമെൻറ് മുന്നോട്ടു പോകുന്നത്. റോഡിന് വീതി കൂട്ടി സൈഡിൽ നടപ്പാതകളും ട്രാഫിക് ഐലൻറുകളും നിർമ്മിക്കുകയും, നിലവിലുള്ള പാലത്തിനടുത്ത് ഒൻപതര മീറർ വീതിയിൽ മറെറാരു പാലം കൂടി നിർമ്മിക്കുകയും നിലവിലുള്ള പാലത്തിൻെറ വശങ്ങളിൽ നടപ്പാലങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുകയും ആണ് ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്. കിള്ളിപ്പാലം ജംഗ്ഷനിൽ ആട്ടോമേറ്റിക് ട്രാഫിക് സിഗ്നൽ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും നിർദ്ദേശമുണ്ട്. അങ്ങനെ ഏകദേശം 45 ലക്ഷം രൂപ ചെലവുവരുന്ന ഒരു പദ്ധതിക്ക് അന്തിമരൂപം നൽകികൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഫ്ളൈ ഓവറും മറെറാരു റോഡും ഉണ്ടാക്കുക എന്നുള്ളത് ഇന്നത്തെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതി വച്ചുനോക്കുമ്പോൾ പ്രായോഗികമല്ലായെന്നറിയാം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ തന്നെ പറഞ്ഞു. നാലോ അഞ്ചോ കോടി രൂപ ചെലവു വരുന്ന ഫ്ളൈ ഓവർ ഉണ്ടാക്കിയാൽ മതിയെന്ന്. ഇൻഡ്യാ ഗവൺമെൻറ് അംഗീകരിച്ച ബൈപാസിന് സ്ഥലമെടുക്കാനുള്ള പണം പോലും കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്ന് കിട്ടാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ ഒരു പുതിയ ഫ്ളൈ ഓവർ ഉണ്ടാക്കാൻ നാലോ അഞ്ചോ കോടി രൂപ ചോദിച്ചാൽ അത്ര എളുപ്പം കിട്ടുമെന്നുള്ള വിശ്വാസമില്ല. അതുകൊണ്ട് 'നാറ്റ് പാക്ക്' സമർപ്പിച്ച 45 ലക്ഷം രൂപയുടെ പദ്ധതി അംഗീകരിച്ച് അത് നടപ്പിലാക്കണമെന്നുള്ള ഉദ്ദേശത്തോടുകൂടിയാണ് ഗവൺമെൻറ് മുന്നോട്ടു പോകുന്നത്. അത് നടപ്പിലാക്കി കഴിഞ്ഞാൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ വിഷമങ്ങളെല്ലാം തീരും, തിരുവനന്തപുരം പട്ടണത്തിൻെറ തെക്കോട്ടു പോകാനുള്ള സുഗമമായ മാർഗ്ഗം തെളിഞ്ഞുകിട്ടുമെന്നുള്ള വിശ്വാസമാണുള്ളത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. വി. ജെ. തങ്കപ്പൻ : ഏറ്റവും വീതി കുറഞ്ഞ കിള്ളിപ്പാലത്തിന് ഇപ്പോഴും ആറ് മീറ്റർ വീതിപോലുമില്ല. കരമന പാലത്തിനും ആറ് മീറ്റർ ഈ രണ്ട് പാലങ്ങളെങ്കിലും പുതുക്കിപണിയുന്നതിന്, അഡീഷണലായി ചേർത്ത് വീതി കൂടി പണി ചെയ്യാനുള്ള നടപടി ത്വരിതപ്പെടുത്തി വേഗം ചെയ്തുതീർക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. കെ. അവുക്കാദർകുട്ടി നഹ : പദ്ധതി അന്തിമമായി അംഗീകരിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ ആദ്യം പാലത്തിന്റെ പണി തുടങ്ങും.

(2) വടക്കാഞ്ചേരി മിത്തൽ സ്റ്റീൽ റോളിംഗ് മിൽ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത

ശ്രീ. കെ. എസ്. നാരായണൻ നമ്പൂതിരി : സർ, വടക്കാഞ്ചേരി മിത്തൽ സ്റ്റീൽ റീറോളിംഗ് കമ്പനി കഴിഞ്ഞ ഏപ്രിൽ 30-ാം തീയതി മുതൽ പൂട്ടി കിടക്കുകയാണ്. 144 സ്ഥിരം തൊഴിലാളികളും 16 കാഷ്വൽ തൊഴിലാളികളുമുള്ള ഈ സ്ഥാപനം ഒരു സമരം കൊണ്ടോ നഷ്ടംകൊണ്ടോ പൂട്ടിയിട്ടുള്ളതല്ല. അതിന്റെ ഉടമസ്ഥൻമാർ തമ്മിലുള്ള വഴക്കും അതിലെ ലാഭം എങ്ങനെ വിനിയോഗിക്കണം എന്നുള്ളതു സംബന്ധിച്ച തർക്കവുമാണ് അത് പൂട്ടാനുണ്ടായ കാരണങ്ങളും. 1750 ടൺ സ്റ്റീൽ ബില്ലറ്റ് മിത്തൽസിന് കാട്ട ഉണ്ടെങ്കിലും കഴിഞ്ഞ 9 മാസമായി 760 ടൺ മാത്രമേ ലഭിക്കുന്നുള്ളു എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് പ്രൈവറ്റ് സെക്ടറിൽനിന്ന് വാങ്ങി ഉപയോഗിച്ചിട്ടുപോലും ലാഭമോണെന്നാണ് കണ്ടിട്ടുള്ളത്. ഇൻകംടാക്സും, സെയിൽടാക്സും, ബാങ്കിൽനിന്നുള്ള കടങ്ങളുമെല്ലാം കൂടി ഒന്നേകാൽ കോടി രൂപയുടെ ആസ്തി ഉണ്ടെന്നാണ് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഒരു സെൻറിന് പതിനായിരം രൂപയോളം വിലയുള്ള സ്ഥലത്ത്, ആയിരത്തിൽ ചിലപ്പോൾ രൂപ വിലനിലവാരത്തിലാണ് ഒന്നേകാൽ കോടി രൂപയുടെ ആസ്തി കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. സ്റ്റീൽ കോംപ്ലക്സ് ഇത് ഏറ്റെടുക്കുകയാണെങ്കിൽ അത് സ്റ്റീൽ കോംപ്ലക്സിന് പ്രയോജനകരമായിരിക്കും. ഏകദേശം നൂറ് ടൺ ബില്ലറ്റ് വീതം തമിഴ് നാട്ടിലും കർണ്ണാടകത്തിലുമുള്ള കമ്പനികളിൽ അയച്ച് കമ്പനി ഉണ്ടാക്കികൊണ്ടുവരുന്ന പ്രക്രിയ ഇന്ന് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ മില്ല് പ്രവർത്തിച്ചാൽ വളരെയധികം ലാഭകരമായി മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകാൻ സാധിക്കുന്ന ഒരു മില്ലാണെന്നുള്ളതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. അത് നടക്കണമെങ്കിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തന്നെ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കണം. കാരണം ഇത് പുറത്ത് അയച്ച് കമ്പിയാക്കി കൊണ്ടുവരുന്ന സംവിധാനത്തിൽ എന്തോ ചില ഇൻറർസ്റ്റേറ്റ് ഉണ്ടെന്നാണ് കേൾക്കുന്നത്. പ്രത്യേകമായി മൂലധനമൊന്നുമിറക്കാതെതന്നെ ഇത് ഏറ്റെടുത്ത് നടത്താൻ സാധിക്കും. അതിനുള്ള എല്ലാ സംവിധാനവും അവിടെയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് സ്റ്റീൽ കോംപ്ലക്സിനെക്കൊണ്ട് ഇത് ഏറ്റെടുപ്പിച്ച് നടത്തുന്നതിനുവേണ്ട നടപടിയെടുക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിച്ചുകൊള്ളുന്നു.

വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ. അഹമ്മദ്) : ഇത് സംബന്ധിച്ച് പലപ്പോഴും വളരെ സീൻസിയർ ആയി ഡിസ്ക്ഷൻ നടന്നിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, ഗവൺമെൻറിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇതിനു മുമ്പുതന്നെ ഈ നിയമസഭയിൽ മറ്റൊരു മെമ്പർ ഈ പ്രശ്നം ഉന്നയിച്ചപ്പോഴും ഞാൻ മറുപടി പറഞ്ഞിരുന്നു. ഇത് സ്വകാര്യ വ്യക്തികൾ നടത്തുന്ന ഒരു കമ്പനിയാണ്. എനിക്ക് കിട്ടിയ റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ച് 1965 മുതൽ 1976 വരെ നല്ല നിലയിൽ നടന്നിരുന്ന ഈ കമ്പനി 1976-78-ൽ രണ്ട് വർഷം പൂട്ടിയിട്ടു 1978-ൽ വീണ്ടും പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചു. 1982 വരെ പ്രവർത്തിച്ചു. അതൊരു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly